



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 12/64

GRUDZIEŃ 2009

Wesołych Świąt



Kłopoty z patronem

Niewielu pamięta, że Święty Mikołaj jest realną historyczną postacią. Był biskupem Miry w dzisiejszej Turcji, żyjącym na przełomie III i IV wieku naszej ery. Zastąpił jako cudotwórca, a jego życie było pełne dobrych czynów. Swym majątkiem ochoczo dzielił się z ubogimi. Został też patronem pojednania.

Mijający rok dowiódł, jak w naszej kolejowej rodzinie tego pojednania brakuje. Obserwowaliśmy jak zamiast się jednać i pamiętać o tym, iż tylko zdrowa konkurencja bywa budująca kolejowe spółki wyniszczają się wzajemnie i utrudniają sobie działalność. Ksiądz Grzegorz Łomzik powiedział kiedyś: „w życiu jest takie niepisane prawo, że im więcej dasz innym, tym więcej od innych dostaniesz”. Na żelaznych szlakach coraz

częściej się o tym zapomina. Owocem kolejowej „współpracy” nie jest sprawiedliwa wymiana, która wspomogłaby rozwój każdej ze spółek. Tu strategia polegała na rzucania sobie kłód pod nogi.

Spirala niechęci może doprowadzić do wzajemnego wyniszczenia. Nie od dziś wiadomo, że kto sieje wiatr, ten zbiera burze. Kierownictwu spółek życzę, by okres świąteczno-noworoczny i cała magia Świąt Bożego Narodzenia wywołały głębszą refleksję. Co prawda skutek zmian właścicielskich może nie do końca jesteśmy „rodziną”, ale przecież możemy zostać „przyjaciółmi”. Pamiętając, że Święty Mikołaj to również patron podróżnych życzymy sobie wszyscy, dla naszego wspólnego dobra, aby współpracował ze Świętą



Katarzyną. Inaczej klienci i podróżni mogą poszukać sobie innego opiekuna – np. Świętego Józefa z Kupertynu lub Świętego Krzysztofa. Czyli patronów lotnictwa i kierowców. A wtedy to już sam Święty Antoni nie pomoże...

Krzysztof Ciećka

Podziękowanie

Zwracam się z ogromnym podziękowaniem do tych wszystkich z Państwa, którzy przekazali 1% podatku dla naszego niepełnosprawnego synka Mateusza Norko. Dzięki państwa dobrej woli i ogromnemu sercu nasz syn może wyjeżdżać na turnusy leczniczo-rehabilitacyjne i osiągać coraz lepsze efekty w swoim rozwoju psychoruchowym. Dobra, ale zarazem kosztowna rehabilitacja pozwoli Mateuszkowi w miarę normalnie funkcjonować i cieszyć się życiem.

Dziękujemy bardzo!

Joanna i Robert (rodzice)



Głos Maszynisty

Biuletyn Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzmm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Zespół redakcyjny: Roman Jordan,
Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński,
Grzegorz Moc

Okładka: Fot. © Fanfo – Fotolia.com

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

*Zdrowych, spokojnych
przepelnionych radością
Świąt Bożego Narodzenia.
A w nadchodzącym
Nowym, 2010, Roku
niech spełnią się
życzenia wypowiedane
przy wigilijnym stole.
Zdrowia, szczęścia,
sukcesów w pracy zawodowej,
jak i życiu osobistym
oraz samych dobrych dni
życzy
Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce*



Wróćmy do pragmatyki kolejowej

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

- Końcówka roku to czas podsumowań. Jaki był mijaący 2009 rok?

- Pracowity i obfitujący w niezwykle ważne wydarzenia. Początek był konsekwencją decyzji z końca 2008 roku, kiedy wdrożone zostały procesy realokacji i usamorządowania Przewozów Regionalnych. To epokowe wydarzenia zmieniające kształt polskiej kolei. ZZM musiał w swoich działaniach wykazać szczególną wrażliwość na sprawy czysto ludzkie i ochronę interesów członków związku oraz kolejarzy. Pozytywem było wejście w życie ustawy o emeryturach pomostowych. Szybko przekonaliśmy się, jak istotna była batalia o te świadczenia. W obliczu światowego kryzysu gospodarczego, drastycznego spadku przewozów i restrukturyzacji w PKP Cargo wielu pracowników drużyn trakcyjnych mogło z nich skorzystać. Dzięki intensywnym staraniom m.in. ZZM udało się wreszcie uzyskać pozytywną opinię Ministerstwa Infrastruktury, która pozwoliła wprowadzić przez ZUS prawo do dodatku za węgiel także dla osób korzystających z emerytury pomostowej.

Na te wszystkie ważne procesy nałożyły się sprawy dotyczące funkcjonowania ZZM. Rok 2009 był przecież rokiem wyborczym - w czerwcu rozpoczęliśmy nową, VI kadencję. Dzięki zaufaniu Krajowego Zjazdu Delegatów z marszu kontynuowaliśmy nasze działania. Pomogło to m.in. przy restrukturyzacji PKP Cargo, gdzie mieliśmy do czynienia z kryzysem, spadkiem przewozów i nadwyżką zatrudnienia. To była istna bomba zegarowa, która na szczęście nie wybuchła. Udało się stworzyć cywilizowane warunki w programie dobrowolnych odejść, z odprawami włącznie. Nikt nie został na lodzie z dnia na dzień. A sytuacja była przecież niejednoznaczna, wielowątkowa i skomplikowana. Zresztą nawet dziś trudno wyrokować, co czeka nas w przyszłości. Tym bardziej, że pojawiła się potężna konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych, jak np. DB Schenker. A przed nami liberalizacja rynku przewozów pasażerskich. Nie ma żartów.

- Nie udało się pobudzić strony rządowej do większej troski o polską kolej. Postulaty KKZZ, Solidarności i Federacji ZPP PKP z kwietniowej pikiety nie spotkały się ze zrozumieniem rządu. Co dalej?

- Próbowaliśmy, ale nie doczekaliśmy się konkretnych działań. Szkoda, bo polska kolej znalazłaby się na dużo lepszej pozycji konkurencyjnej. Domagaliśmy się m.in. oddłużenia

Grupy PKP – głównie PKP SA z długu wynoszącego 6 mld zł. To sprawa ważna nie tylko dla PKP SA, ale także dla spółek-córek, które na obsługę tego zadłużenia muszą płacić swoje haracze w wysokości 300 mln zł rocznie. To dla nich dodatkowe obciążenia, a np. takie PKP Cargo konkuruje z przewoźnikiem dofinansowanym z budżetu federalnego Niemiec. Kiedyś tonę węgla woziło się za 30 zł, a dziś DB Schenker jest gotów to zrobić za 4 zł. To oddaje zgrozę sytuacji.

W sprawie 14 postulatów podjęliśmy działania poprzez strukturę OPZZ i Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej.

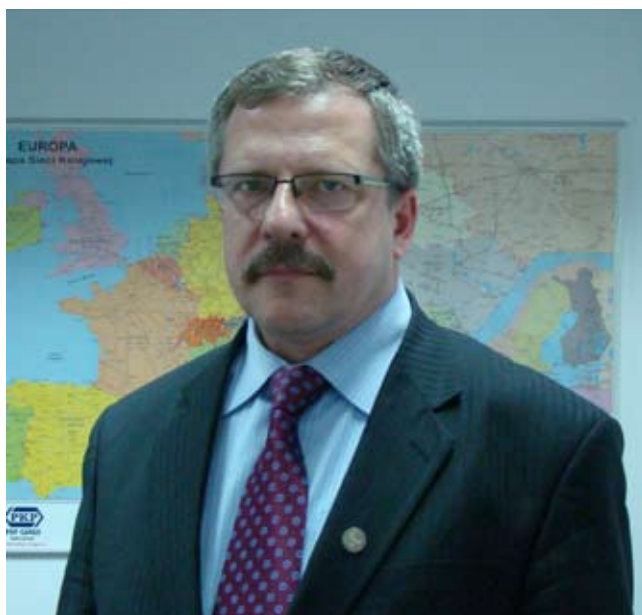
Rząd ucieka od odpowiedzi na pytanie, czy obecna polityka transportowa państwa jest właściwa dla polskich przedsiębiorstw, a szczególnie dla polskiej kolei. O tym, że właściwa nie jest świadczy udział środków budżetowych w utrzymaniu infrastruktury. Zalecenia Unii Europejskiej by były na poziomie 60 proc. – drogi, 40 proc. – kolej nie są w Polsce respektowane. U nas proporcje wynoszą mniej więcej z 95:5 na niekorzyść kolei. Pewną jaskółką jest wypowiedź ministra Grabarczyka na gali z okazji Święta Kolejarza. Liczę, że rok 2010 będzie wy-

równywaniem dysproporcji w konkurencji międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej, co doprowadzi do wzrostu konkurencyjności firm kolejowych.

- Co nas czeka w 2010 roku?

- Przyszły rok pokaże, czy tendencje kryzysowe pogłębiają się czy odwracają i np. odbicie od dna PKP Cargo ma charakter trwały, czy też nie. Po przejęciu przewozów międzywojewódzkich i dużej grupy pracowników, w tym maszynistów, w nowej sytuacji jest też PKP Intercity. Przewidywana jest prywatyzacja obu tych spółek. Czas kryzysu i dekoniunktury nie jest sprzyjającym momentem. Negatywną ocenę pogłębia fakt, że wpływy z prywatyzacji spółek mogą nie zostać skierowane na poprawę ich konkurencyjności, ale posłużyć załataniu dziury budżetowej i spłacie długu spółki matki. Nie zgadzamy się na to i uczynimy wszystko, żeby nie dopuścić do takiej prywatyzacji. Polscy przewoźnicy nie mogą być poddawani skrajnie nierównej konkurencji z firmami korzystającymi z pomocy publicznej w swoim kraju. Nie dość, że sami nie mogą na nią liczyć, to jeszcze ciążą na nich historyczne zaszłości. Poważny problem mają Przewozy Regionalne. Finanse finansami, ale 16 właścicieli spółki mających różne interesy, z których na dodatek największy realizuje przewozy za pomocą odrębnej spółki, nie wróży

dokończenie na str. 6



Z perspektywy sektorów

Przewodniczących sektorów ZZM zapytaliśmy o wyzwania w nadchodzącym nowym roku. Oto co nam odpowiedzieli.



Henryk Kopański, przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych:

Z punktu widzenia naszego sektora priorytet to stać na straży i egzekwować od Zarządu PKP Cargo S.A. takie kierunki działania, które będą sprzyjały rozwojowi spółki. PKP Cargo to drugi pod względem wielkości przewoźnik w Europie. W moim przekonaniu spółka powinna dołożyć starań, by zmniejszyć koszty dostępu do infrastruktury kolejowej. W porównaniu z innymi krajami, w Polsce należą one do jednych z najdroższych, przez co transport kolejowy jest mało konkurencyjny w stosunku do samochodowego. Nierówne traktowanie odbija się niestety na wynikach PKP Cargo.

Po restrukturyzacji zatrudnienia w 2009 roku oraz przekazaniu pracowników drużyn trakcyjnych do innych przewoźników kolejnym zadaniem Zarządu PKP Cargo powinno być inwestowanie w zakup nowego taboru i modernizacja starego. Nowoczesny i przystosowany do zadań tabor to przyszłość funkcjonowania spółki na rynku w 2010 roku oraz w następnych latach.

Jednym z najważniejszych zadań Sektora Przewozów Towarowych będą również kwestie bezpieczeństwa pracowników oraz wgląd na dobrze zarządzające dyspozytury przewozami w PKP Cargo. Nowy, 2010, Rok stawia przed nami wiele wyzwań. Wszystkim życzę w nim wszelkiej pomyślności.



Piotr Rybikowski, przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich:

Rok 2010 będzie rokiem niezwykle trudnym, wymagającym od nas wszystkich, ogromnego wysiłku. Minął ponad rok od przejścia przez poszczególnych pracodawców, m.in. pracowników drużyn trakcyjnych. Mimo zapewnień spółka PKP Intercity S.A. nie była i nadal nie jest przygotowana do zmierzenia się z nowymi realiami. Praca maszynisty bezpośrednio u przewoźnika miała być antidotum na wszelkie zło. Miało być pięknie i wspaniale, a wyszło jak zwykle. Zapanaował ogromny bałagan prawny i organizacyjny, a podstawowe prawa pracownicze i związkowe traktowane są z lekceważeniem. Jednym z priorytetów Sektora Przewozów Pasażerskich jest doprowadzenie do uporządkowania wszelkich spraw związanych z pracą drużyny trakcyjnej, w tym z godnym i właściwie wyliczonym wynagrodzeniem oraz zapewnieniem realizacji wszelkich praw pracowniczych. W obliczu pla-

nowanej prywatyzacji spółki zabezpieczenie interesów pracowniczych wymaga wzmożonego wysiłku. To niezwykle trudne zadanie wymagające zaangażowania wszystkich członków związku. W najbliższym czasie mamy także nadzieję negocjować nowy, wspólny dla wszystkich Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy. Wspólnie z innymi kolegami dołożymy wszelkich starań, aby nie był on gorszy od obowiązującego w tej chwili.

Korzystając z okazji, w imieniu własnym oraz członków Rady Sektora, wszystkim maszynistom, ich rodzinom i sympatykom związku, życzę Wesołych Świąt i wszystkiego najlepszego w 2010 roku. Do zobaczenia na szlaku.



Sławomir Centkowski, przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych:

Działanie spółki Przewozy Regionalne i jej funkcjonowanie po przyjęciu zespołu drużyn trakcyjnych oraz zmianie właściciela stworzyły nowe proble-



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkusowych i zwojowych:

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykomujemy wszelkie druki numeryczne z odpowiednimi zabezpieczeniami



SERDECZNIE ZAPRASZAMY

my, które w najbliższym czasie trzeba rozwiązać. Wyzwania jakie czekają sektor samorządowy związane są z opracowaniem nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PR oraz z uporaniem się z zadłużeniem wobec wierzycieli z Grupy PKP. Wiąże istnienia w jednej nierozdzielnej grupie daje możliwości szybkiego rozwoju wraz z unowocześnieniem i zakupem nowego taboru lub leasingowaniem nowoczesnych lokomotyw na miarę XXI wieku.

Kolejnym zadaniem PR powinno być uporządkowanie rozkładów jazdy, które nie tylko będą praktyczne i racjonalne dla podróżnych, ale również trwałe przez okres co najmniej kilku lat. Zasada podróżowania i korzystania z usług PR powinna

opierać się na wygodzie i solidności świadczonej usługi oraz rozsądnym i zaplanowanym skomunikowaniu pociągów PR i IC. Od grudnia 2009r. wchodzi w życie dyrektywa UE wiążąca się z odpowiedzialnością przewoźnika za planowe i bezpieczne kursowanie pociągów. To kolejne wyzwanie, któremu musi sprostać spółka. Wielkim mankamentem w pozyskiwaniu kolejnych klientów jest szybkość handlowa, która od kilku lat ze względu na dużą degradację linii kolejowych wydłuża i tak już długi czas jazdy. Myśląc poważnie o rozwoju firmy nie możemy prowadzić pociągów po liniach, gdzie na długich odcinkach obowiązująca szybkość to zaledwie 40 km/h. Nie wszystko uzależnione

jest od pracowników spółki, którzy pomimo ciężkiej i solidnej pracy nie widzą efektu swojego trudu. Ale od nas samych też wiele zależy. To my planując metodycznie w sposób racjonalny powinniśmy wymuszać działania sprzyjające rozwojowi całej kolei, bez względu na przynależność do określonej spółki czy związku. Majątek służący wykonywaniu i świadczenia usług przewozowych jest bogactwem wszystkich kolejarzy i całego społeczeństwa. Jako pracownicy i gospodarze musimy o niego dbać.

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku składam najlepsze życzenia członkom związku, ich rodzinom oraz wszystkim kolejarzom.

*Radosnych Świąt Bożego Narodzenia oraz pomyślnego Nowego 2010 Roku
życzy Państwu PKP CARGO!*



dokończenie ze str. 3

nic dobrego. Jak wypracować i wdrażać strategię rozwoju takiej firmy? W 2009 roku udało nam się uchronić prawa pracowni-
cze, ale zanoszą się na to, że przyszły rok będzie równie trudny,
a może i trudniejszy.

- Tym bardziej, że nawet przewoźnicy z Grupy PKP forsują rozwiązania mające na celu oszczędności kosztem bezpieczeństwa. Z czego to wynika?

- Staramy się, by Urząd Transportu Kolejowego baczniej przyjrzał się standardom i wymusił na wszystkich operatorach stosowanie jednolitych standardów bezpieczeństwa. W Grupie PKP były one i są na bardzo wysokim poziomie, ale to kosztuje. W obliczu kryzysu firmy szukają oszczędności, czemu trudno się dziwić. Tym bardziej, że inni przewoźnicy widząc bierność odpowiadających za to instytucji nie zawracają sobie bezpieczeństwem głowy. Nawet nie chce myśleć co się stanie, jeśli nie powstrzymamy pogoni za zyskiem kosztem zachowania standardów bezpieczeństwa. Europejska kolej dobrze zna takie doświadczenia, np. w Wielkiej Brytanii.

- Trwa dyskusja nad strategią związku, obejmującą różne obszary funkcjonowania. Jakie z nich są najważniejsze?

- Rozpoczęliśmy dyskusję w Zespole Doradców Prezydium ZZM i teraz schodzi ona na szczeble sektorów, zakładów i kół. Związek tworzą ludzie, więc wszyscy powinniśmy pochylić się nad poszczególnymi obszarami działalności. Zastanowić się jak zaktywizować naszych członków, wypracować stanowisko na temat prywatyzacji, restrukturyzacji, układów zbiorowych pracy, reprezentacji, spraw międzynarodowych itp. Związek musi rozstrzygnąć, czy chce mieć wpływ na organy decyzyjne – parlamentarzystów, władze samorządowe. Drogą do tego jest start w wyborach i własne przedstawicielstwo w tych gremiach.

Należy także odważnie wybiec w przyszłość i doprowadzić do tego, by związek miał swoją siedzibę. Trzeba otworzyć się na ludzi młodych, pomyśleć co jest dla nich ważne i czego potrzebują, jak do nich dotrzeć i co zrobić, żeby czuli potrzebę bycia członkami związku. Musimy podjąć strategiczne decyzje dotyczące funkcjonowania ZZM u różnych przewoźników, budowy struktur związku pod kątem reprezentatywności, tworzenia silnych organizacji zakładowych, skutecznego działania będącej

w strukturach OPZZ Konfederacji. To trzecia co do wielkości siła w OPZZ. Głos kolejarzy musi być tam słyszalny, więc sprawą pierwszej wagi staje się przedstawicielstwo w gremiach decyzyjnych, jak np. Trójstronna Komisja Społeczno-Gospodarcza.

Na szczeblu międzynarodowym kongres wyborczy ALE zadecyduje o dalszych kierunkach działania tej organizacji. Od lat ALE nie jest dopuszczane do unijnego, sektorowego dialogu społecznego i Europa powinna usłyszeć, że jest grupa zawodowa mająca coś do powiedzenia. Jeśli nie dopuszcza się nas do dialogu, to nie pozostaje nic innego jak go wymusić.

Wiele z zasygnalizowanych powyżej obszarów sprowadza się do aktywności członków związku. Trzeba skończyć z sytuacją, że kończy się ona niekiedy na wyborach. Trudno wymagać efektów gdy nie ma zaangażowania. Chciałbym, żeby najdalej w lutym nad dokumentem pochyliła się Rada Krajowa. Musimy mieć wypracowaną strategię na Krajowy Zjazd Delegatów w kwietniu. Myślę, że Rada Krajowa podzieli opinię Prezydium, że w kwestiach obrony interesów pracowniczych należy przeprowadzić szeroko zakrojoną batalię. Chciałbym przekonać Radę, a także KKZZ oraz innych kolejarzy do podjęcia działań mających na celu wprowadzenie rozwiązań na wzór pragmatyki kolejowej. Uchroniłoby to przed próbami zantagonizowania pracowników, szczególnie widocznych podczas konfliktu między PR i PKP IC.

- Czego życzyć Prezydium ZZM i naszym Czytelnikom?

- Prezydium - żeby znalazło sposób przekonania członków ZZM, że warto poświęcić czas na działanie w związku, bo razem możemy wiele osiągnąć. Żebyśmy zasłużyli na zaufanie. Niektóre cele – jak wprowadzenie pragmatyki kolejowej – mogą wydawać się poza zasięgiem, ale wcale nie są niemożliwe do zrealizowania. Wręcz przeciwnie- mamy własne struktury, jesteśmy zrzeszeni w KKZZ i OPZZ. Wspólnymi siłami powinno nam się udać. Wszystkim maszynistom i kolejarzom życzę zaś, żeby mogli w spokoju wykonywać swoje obowiązki służbowe.

- Dziękuję za rozmowę.

P.S. Młodych członków ZZM chcących aktywnie działać w naszej organizacji prosimy o kontakt pod adresem rkzzm@wp.pl. Wkrótce będzie organizowane spotkanie nowego zespołu problemowego. Zapraszamy!

Wyjaśnienie

W związku z różną interpretacją informacji zamieszczonych w Głosie Maszynisty 11/2009 przez Axa Życie Towarzystwo Ubezpieczeń SA oświadczam, że:

- W dotychczas funkcjonujących wariantach ubezpieczenia (Podgrupa 1, 2) wysokość świadczenia z tytułu trwałej niezdolności Ubezpieczonego do wykonywania zawodu w przypadku orzeczenia o niezdolności ograniczona będzie zgodnie z zapisami w opublikowanej tabeli oraz zgodnie z zapisami w aneksie z dnia 1.10.2009 r. §1 ust. 1.

Limity wysokości wypłaty świadczenia z tytułu trwałej niezdolności Ubezpieczonego do wykonywania zawodu dotyczą również nowego wariantu VIP ubezpieczenia, czyli podgrupy 7 (wariant VIP wprowadzony został aneksem z dnia 1.10.2009 r. do Umowy Generalnej)

- Karencja na wypadek trwałej niezdolności Ubezpieczonego do wykonywania zawodu dla wszystkich Członków ZZM, którzy przystąpili bądź przystąpią do umowy ubezpieczenia do Podgrupy 1, 2 i 7 po 31 sierpnia 2009 r. wynosi 12 miesięcy zgodnie z zapisami aneksu z dnia 1.10.2009 r. §3 ust. 3.

Za przekazanie mało precyzyjnej informacji przepraszam wszystkie osoby, które inaczej interpretowały tekst reklamy Axa zamieszczony w Głosie Maszynisty nr 11/2009.

Joanna Dlouhy

Dyrektor ds. Sprzedaży przez Kanały Zewnętrzne
Axa Życie Towarzystwo Ubezpieczeń SA

**„PRZY WYBORZE OFE
ZDECYDUJĘ SIĘ NA
FUNDUSZ, KTÓRY MA
DOSKONAŁE WYNIKI”**



**AXA Otwarty
Fundusz Emerytalny**

Jesteśmy **w czołówce**
rankingów OFE pod względem
wyników inwestycyjnych.

0 801 200 200

axa.pl

Posiedzenie Rady Sektora

Posiedzenie Rady Sektora Przewozów Towarowych z udziałem członków zarządu PKP Cargo poświęcone było sytuacji spółki, a także szczegółowym kwestiom związanym m.in. z czasem przyjęć i zdań taboru.

Z Radą Sektora oraz członkami Prezydium ZKM spotkali się 3 grudnia prezes Wojciech Balczun oraz członkowie zarządu Ireneusz Wasilewski i Witold Bawor. Maszynistów interesowały m.in. kwestie dojazdów do pracy. Usłyszeli, że w związku ze zmianą zasad dotyczących ulg przejazdowych zakłady spółki będą refinansowały sieciowy bilet roczny ważny w pociągach spółki Przewozy Regionalne (oraz PKP SKM, WKD i KM), a w uzasadnionych przypadkach – Arrivy lub PKP Intercity, jeśli maszynista będzie musiał nimi dojeżdżać do pracy. Poruszony został także temat rozliczeń paliwa, w związku z zarzutami ponadnormatywnego jego zużycia w stosunku do maszynistów z Dolnego Śląska. Prezes Balczun obie-

cał przyjrzeć się sprawie, tym bardziej, że najwięcej kontroli odbywa się właśnie w Zakładzie Dolnośląskim spółki. Zapytany o program koncentracji punktów utrzymaniowo-naprawczych odpowiedział, że jest on bardzo ważny dla powodzenia restrukturyzacji PKP Cargo. Tylko dzięki oszczędnościom spółce udało się poprawić sytuację, ale nie na tyle, żeby nadrobić straty z początku roku. Spółka wygrywa wprawdzie najważniejsze przetargi, ale ze względu na silną konkurencję ceny są niskie.

Wiele uwagi poświęcono kwestii chronometrażu czasów przyjęć i zdań pracy oraz taboru. Decyzją zarządu wprowadzono zmiany, które nie były konsultowane z organizacjami związkowymi. Radę nie przekonało tłumacze-



nie, że „to tylko kosmetyka” i powołała się na treść porozumienia w sprawie chronometrażu czasów przyjęć i zdań elektrycznych i spalinowych pojazdów elektrycznych, podpisane z zarządem PKP Cargo 14 czerwca 2007 roku. Zarząd zadeklarował chęć jego przestrzegania. W chwili oddawania numeru do druku przyjęła uchwałę wstrzymującą decyzję o zmianach w chronometrażu do czasu powołania zespołów administracyjno-związkowych, które zajmą się czasem objęć i zdań pracy (T1,T3) oraz analizą czasu objęć i zdań lokomotyw (T2) na szczeblu centralnym.



Wokół strategii

Politykę zewnętrzną, wewnętrzną, międzynarodową i informacyjną związku omawiano na spotkaniu Zespołu Doradców Prezydium ZKM 8 grudnia. Dyskusja na te kluczowe dla działalności związku tematy, która przeniesie się teraz na inne szczeble ZKM, pozwoli na wypracowanie strategii związku na najbliższe lata.

Projekt szkoleniowy KKZZ

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych uruchomi wkrótce duży cykl szkoleń dla swoich członków w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Projekt obejmie całą Polskę.

Szkolenia odbędą się w siedmiu miastach: Warszawie, Gdańsku, Szczecinie, Krakowie, Lublinie, Wrocławiu i Poznaniu. Pierwsze wystartują w marcu 2010 roku. Składać się będą z 24-godzinnych warsztatów rozłożonych na 4 dni oraz końcowej ogólnopolskiej konferencji. Program szkoleń obejmie zagadnienia z zakresu komunikacji interpersonalnej, wiedzy o dialogu społecznym, prowadzenia

negocjacji i mediacji. Warsztaty prowadzone będą w grupach 30-osobowych, co oznacza, że ogółem przeszkolonych zostanie 210 członków KKZZ.

Środki finansowe na realizację Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki na lata 2007-2013 pochodzą z Europejskiego Funduszu Społecznego (85 proc.) i funduszy krajowych. Celem programu jest umożliwienie pełnego

wykorzystania potencjału zasobów ludzkich, poprzez wzrost zatrudnienia i potencjału adaptacyjnego przedsiębiorstw i ich pracowników, poprawę stanu zdrowia osób pracujących, podniesienie poziomu wykształcenia społeczeństwa, zmniejszenie obszarów wykluczenia społecznego oraz wsparcie dla budowy struktur administracyjnych państwa.

(raz)

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURAtour

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia, w imieniu Zarządu Spółki Natura Tour sp. z o.o. oraz własnym pragnę złożyć Państwu najserdeczniejsze życzenia: wielu udanych podróży, niezapomnianych przeżyć, wspomnień, które warto pielęgnować, miejsc, do których warto wracać, ludzi, na których zawsze można liczyć. Niech ten czas będzie dla Państwa wytchnieniem od codzienności, wypełniony radością i siłą płynącą z Betlejemskiej Stajenki a Nowy Rok przyniesie pomyślność, wiarę i nadzieję na każdy kolejny dzień.

Prezes Zarządu



Krzysztof Matusiński



SŁOŃCE JEST TAM GDZIE MY !

Ćwierć wieku w obronie ludzi pracy

Obrady Nadzwyczajnego Kongresu OPZZ połączone z obchodami 25-lecia organizacji. Przyświecało im hasło „jedność i skuteczność związków zawodowych”.

Do siedziby Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, gdzie odbywał się Kongres, przybyło 20 listopada ponad 300 delegatów reprezentujących różne branże. Wśród nich ok. 20-osobowa grupa „transportowców”, z których większość stanowili przedstawiciele Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych – z przewodniczącym Leszkiem Miętkiem na czele. Choć KKZZ jest w OPZZ od niedawna, to pod względem liczebności stanowi jego „trzecią siłę”, a szef Konfederacji zasiada w Prezydium OPZZ.

W części roboczej najważniejszym wydarzeniem było przyjęcie szeregu poprawek do statutu usprawniających funkcjonowanie OPZZ, a także stanowiska w sprawie aktualnej sytuacji społeczno-gospodarczej. Nadzwyczajny Kongres OPZZ zwrócił się w nim z apelem do społeczeństwa i rządzących. Do społeczeństwa: by nie ulegało złudnej propagandzie sukcesu i nie dało sobie wmawiać, że bez związków zawodowych kapitałiści będą lepiej dbali o interesy pracowników. Od rządu i parlamentu domagając się natomiast:

- zaprzestania antypracowniczych i antyzwiązkowych działań,
- zmiany formuły waloryzacji emerytur i rent,
- waloryzacji progów dochodowych uprawniających do świadczeń rodzinnych i zasiłków z pomocy społecznej,
- podwyższenia wysokości najniższych emerytur i rent,



- rzeczywistych działań poprawiających dostęp do służby zdrowia,
- zwiększenia wydatków na politykę społeczną,
- zwiększenia środków i działań na aktywną politykę rynku pracy,
- zaniechania manipulacji przy prawie pracy,
- nakreślenia perspektywy wzrostu wynagrodzeń dorównujących poziomem Unii Europejskiej,
- opracowania i wdrożenia programu kryzysowej pomocy dla społeczeństwa,
- zaprzestania wyprzedaży majątku narodowego.



W drugiej części, z udziałem zaproszonych gości – przedstawicieli byłych i obecnych władz, pracodawców oraz założycieli Porozumienia – wspomniano minione 25 lat działalności OPZZ. Przypomniano trudne początki – m.in. stan wojenny i ustawę o związkach zawodowych z 8 października 1982 r. rozwiązującą istniejące organizacje jak „Solidarność” (co wywołało podziały wśród załóg), ale zarazem umożliwiającą tworzenie nowych, o ile uznawały obowiązujący wówczas porządek konstytucyjny i przewodnią rolę PZPR. Z rosnących niczym grzyby po



deszczu organizacji zakładowych wyrastały federacje ogólnokrajowe. Idea połączenia wysiłków i zintegrowania ruchu związkowego znalazła urzeczywistnienie 24-25 listopada 1984 r. w Kopalni Węgla Kamiennego „Szombierki” w Bytomiu, gdzie odbywało się Ogólnopolskie Spotkanie Związków Zawodowych, które stało się I Zgromadzeniem OPZZ. Przyjęto tam program działania oraz wybrano władze. Pierwszym przewodniczącym został Alfred Miodowicz. Po nim funkcję tę pełnili Ewa Spychalska, Józef Wiaderny i Maciej Manicki.

Obecny przewodniczący Jan Guz w okolicznościowym przemówieniu podkreślił, że historia nie jest ani czarna ani biała, bo tworzyło ją tysiące osób i każdy ma prawo do oceny, ale OPZZ był, jest i będzie w opozycji do wszystkiego co złe i nie służy ludziom pracy. Wspominając liczne dokonania zachęcał do podsumowań i refleksji nad minionymi latami oraz wyciągnięcia wniosków na przyszłość. Czyli budowania nowoczesnych związków zawodowych na miarę XXI wieku, które staną się siłą napędową OPZZ,



a także współdziałania i tworzenia jednolitego frontu z innymi organizacjami w myśl hasła „Związki razem”.

Tekst i fot. (raz)

Stanowisko OPZZ w sprawie ataków medialnych na związki zawodowe

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych z oburzeniem i niesmakiem przyjęło kolejną falę ataków medialnych na związki zawodowe.

W ostatnim tygodniu listopada w polskiej prasie zostały opublikowane artykuły, których celem jest nagonka i atak na związki zawodowe oraz ich dyskredytacja w oczach opinii publicznej. W naszym rozumieniu mają one czysto polityczny charakter i są wręcz wykonywane „na zamówienie” – nie jest przypadkiem, że nagonka dotyczy działaczy związkowych ze spółek skarbu państwa, w których związkowcy skutecznie występowali przeciwko działaniom rządu mającym na celu szybką prywatyzację przedsiębiorstw lub sprzedaż ich akcji. Związkowcy, działając w interesie swoich przedsiębiorstw występowali przeciwko takim działaniom rządu, które nie służą ich modernizacji i wpłyną negatywnie na sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw.

Ponownie przy podawaniu zarobków działaczy związkowych manipuluje się średnimi statystycznymi, zawiąza dochody związkowców, deprecjonując jednocześnie ich wiedzę i wykształcenie, zaniżając staż pracy itp.

Wyrzykowe dane fałszują obraz rzeczywistości – ponad 90% działaczy związkowych pracuje społecznie, poświęcając swój prywatny wolny czas.

Związkowcy atakowani są również za prowadzenie działalności gospodarczej. Przypominamy: w Polsce – co wielokrotnie podkreślają liberalne media – istnieje wolność prowadzenia działalności gospodarczej. Dlaczego więc takiego prawa odmawia się związkom zawodowym, które z dodatkowych dochodów finansują m.in. pomoc socjalną, prawną i szkolenia?

Domagamy się od pracodawców prowadzenia na poziomie zakładów pracy uczciwego dialogu społecznego, tego samego domagamy się od rządu.

Naszym zdaniem na mediach – ich właścicielach i dziennikarzach – spoczywa obowiązek obiektywnego i uczciwego przedstawienia stanu dialogu społecznego w Polsce, z uwzględnieniem opinii wszystkich jego uczestników. Media nie powinny włączać się w dialog społeczny poprzez atakowanie którejkolwiek ze stron.

Związki zawodowe są elementem demokratycznej struktury państwa, reprezentującymi ogół społeczeństwa oraz interesy ogromnej rzeszy pracujących. Związki zawodowe są największymi organizacjami pozarządowymi w Polsce. Atak na związki zawodowe to również atak na demokratyczną Polskę.

**Ogólnopolskie Porozumienie
Związków Zawodowych**

Warszawa, 2 grudnia 2009 r.

Kolejarskie świętowanie

Filmowa sceneria towarzyszyła tegorocznej kolejarskiej gali w Sali Kongresowej. Program nie zmienił się ani na jotę – najpierw były przemówienia, potem odznaczenia i na deser występ gwiazdy, tym razem legendarnych Czerwonych Gitar.

Organizatorzy dołożyli starań, żeby było oryginalnie i inaczej niż rok temu, co trzeba docenić. Chwilami można było więc poczuć się niczym w kinie. Poszczególne części Centralnych Obchodów Dnia Kolejarza, które odbyły się 27 listopada, przedzielono bowiem fragmentami znanych filmów „Człowiek na torze” Andrzeja Munka i „Pociąg” Jerzego Kawalerowicza. Filmowych akcentów było zresztą więcej, w tym jeden niezbyt chyba fortunny. Motyw muzyczny z „Gwiezdnych wojen” niektórym skojarzył się z „wojen-

ką” między PKP Intercity a Przewozami Regionalnymi.

Jako pierwszy z przemawiających głos zabrał doradca prezydenta RP Jan Olszewski, który ubolewał, że problemy polskiej kolei są bagatelizowane, a „na tapecie” jest kwestia budowy autostrad. Zdaniem ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka ta kolejność jest właściwa, bo takie są oczekiwania społeczne. Zapowiedział jednak, że w jego biurze zawiśnie wkrótce tabliczka z hasłem „Kolej na kolej”, obok – jak się wyraził – wiszącego od jakiegoś czasu



hasła „Autostrady głupcze!”. Minister Grabarczyk podkreślił, że na inwestycje kolejowe zaplanowano w przyszłorocznym budżecie prawie 2 mld zł, a po raz pierwszy przeznaczono środki – ponad 100 mln zł – na inwestycje dworcowe. Poinformował także o osiągnięciu porozumienia między spółkami PKP IC a PR, zastrzegając jednakże, że należy wzmocnić regulatora kolejowego. Do konfliktu między tymi firmami odniósł się również prezes PKP S.A. Andrzej Wach, który nazwał go „walką producenta butów z producentem sznurówek”. Za kluczowy dla przyszłości kolei uznał problem historycznego zadłużenia PKP SA, który należy możliwie szybko rozstrzygnąć, by przygotowywane do prywatyzacji spółki nie ponosiły związanych z tym obciążeń.

W regionach

Wzmogły aktywność komórki organizacyjne Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, czyli tzw. regiony.

W Warszawie 17 listopada odbyło się posiedzenie Rady Regionu Centralnego KKZZ z udziałem przewodniczącego Konfederacji Leszka Miętka (patrz fot.). W trakcie spotkania zastanawiano się m.in. jak usprawnić współpracę i wytyczono kierunki dalszego działania.

W Szczecinie 23 listopada odbyły się natomiast wybory w tamtejszej strukturze. Przewodniczącym Rady Regionu Pomorskiego KKZZ został Henryk Saj ze Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, a zastępcą Jacek Haik z ZZM.



Po przemówieniach przyszedł czas na wręczanie odznaczeń państwowych i resortowych. Gross członków ZZM uhonorowano wcześniej – podczas Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego w Szczecinie. W Sali Kongresowej odznakę „Zasłużony dla Transportu” z rąk ministra Grabarczyka i prezesa Wachy odebrał natomiast Krzysztof Paczkowski.

(raz)

Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku.

Dziś ZNLE jest jedną z czołowych firm na rynku taboru kolejowego.

Spółka zajmuje się projektowaniem nowych lokomotyw i modernizacją istniejących pojazdów trakcyjnych dla operatorów kolejowych na polskim rynku.



Zakłady Naprawcze
Lokomotyw Elektrycznych
Spółka Akcyjna
ul. Chorzowska 58
44-100 Gliwice
www.znle.pl

Zarząd
tel. +48 (032) 2358 201
fax +48 (032) 2358 205
e-mail: dyrekcja@znle.pl

Dział Marketingu i Sprzedaży
tel. +48 (032) 2358 292
fax +48 (032) 2358 301
e-mail: marketing@znle.pl

Powstaje raport o kryzysie

Konwersatorium „O lepszą Polskę” złożone z kilkudziesięciu niezależnych ekonomistów i ekspertów pracuje nad raportem poświęconym globalnemu kryzysowi ekonomicznemu, zawierającym diagnozę i określenie przyczyn tego kryzysu, a także propozycje celów, działań i instrumentów prowadzących do jego przezwyciężenia. Gotowa jest już robocza wersja syntezy raportu.

Konwersatorium wznowiło prace w grudniu ubiegłego roku. Najpierw przyjęto metodologię i określono zakres tematyczny prac, a potem zajęto się wybranymi aspektami i szczegółowym zagadnieniami. Poglądy na temat globalnego kryzysu zaprezentowało szerokie grono ekonomistów i politologów: prof. dr hab. Jadwiga Staniszkis, prof. dr hab. Jerzy Żyżyński, prof. dr hab. Andrzej Zawisłak, prof. dr hab. Jan Dzięwulski, prof. dr hab. Artur Śliwiński, prof. dr hab. Kazimierz Fiedorowicz, Lesław Michnowski z Komitetu Prognoz Polskiej Akademii Nauk, dr Krzysztof Lachowski i dr Zbigniew Klimiuk. Ich wystąpieniom towarzyszyła bardzo twórcza dyskusja. Ponadto swoje opracowania złożyli: prof. dr hab. Tadeusz Mrzygłód, dr Ryszard Grabowiecki i dr Ludwik Staszyński. W oparciu o nie powstała już robocza wersja syntezy o objętości 80 stron, która złoży się na treść Raportu. Jej fragment przedstawiamy poniżej.

„Na podstawie wystąpień członków Konwersatorium „O lepszą Polskę” można postawić diagnozę, że globalny kryzys gospodarczy rozwija się w sposób pełzający; ma on charakter strukturalny oraz systemowy i potrwa co najmniej kilka lat. W tej chwili świat znajduje się ciągle w I fazie tego kryzysu. Jego kształt przybierze kształt bądź litery W: głębokie spadki od września ub. roku, zaś obecnie po potężnych interwencjach i pakietach stymulacyjnych rządów USA i państw zachodnich zatrzymanie spadków, potem znowu

głębokie spadki a dopiero potem wychodzenie z recesji; bądź kształt litery L: zahamowanie spadków i wieloletnia stagnacja. II faza kryzysu jest tym bardziej prawdopodobna, iż jak dotąd nie zostały usunięte jego strukturalne przyczyny. Wiele wskazuje na to, że będzie to najdłuższy i najgłębszy kryzys od czasów kryzysu z lat 1929-1933, choć ma on zupełnie inny przebieg i został spowodowany przez inne przyczyny. Inne też zapewne będą jego skutki: ekonomiczne, społeczne i polityczne. W związku z tym, jego ostateczne przezwyciężenie będzie wymagało zastosowania odmiennych i nowych sposobów, instrumentów i narzędzi. Zdaniem większości wyżej wymienionych ekonomistów, skutki kryzysu w Polsce w pełni ujawnią się nie wcześniej niż w połowie 2010 roku. W skali globalnej ewentualne pogłębienie kryzysu w II jego fazie – jak to już bywało w historii – grozić może wybuchem konfliktów wojennych w różnych regionach świata (w celu odwrócenia uwagi od konfliktów i problemów wewnętrznych oraz nakręcenia koniunktury)”.

W momencie wystąpienia II fazy globalnego kryzysu przewidziane są kolejne spotkania i wystąpienia uczestników Konwersatorium „O lepszą Polskę”. Efektem prac będzie końcowy raport, który zostanie opublikowany, a jego wyniki zostaną przedstawione na ogólnopolskiej konferencji.

dr hab. Paweł Soroka
Koordynator prac
Konwersatorium „O lepszą Polskę”

Eksploatacja górą

Organizacja zakładowa ZZM w szczecińskim zakładzie PKP Cargo była organizatorem XI halowego turnieju piłki nożnej o Puchar Dyrektora CT Szczecin. W pięknej hali sportowej w Chociwlu w szranki stanęło siedem ekip. Cargo reprezentowały drużyny eksploatacji, warsztatu i administracji. Gościnnie swoje drużyny wystawił szczeciński zakład przewozów regionalnych, szczecińska sekcja północnego zakładu IC oraz dyspozytura PLK. Zwyciężyła eksploatacja Cargo, drugie miejsce zajęli kolejarze IC, a trzecie miejsce wywalczyli koledzy z PR.

Chęć organizacji XII, wiosennego turnieju zadeklarowała ekipa Intercity.



*I miejsce:
drużyna eksploatacji Cargo*

Spotkanie w Łukowie

Na zaproszenie ZZM PR Lublin Koła Łuków, z wizytą gościł prezydent ZZM Leszek Miętek. To specyficzne koło, bo podczas zmian strukturalnych polegających na przeniesieniu do PR Lublin pracowników różnych spółek postanowili oni zrzeszyć się w jednej, silnej organizacji. Pod sztandarem ZZM połączyli się maszyniści, kierownicy pociągów, konduktorzy, rewidenci i dyspozytorzy.



W takim też klimacie utrzymane było wystąpienie prezydenta Miętka w Łukowie. Apelowwał, by zakończyć spory i podziały na tle zatrudnienia w różnych spółkach i przeciwdziałać rozdrobnieniu na wiele małych organizacji związkowych. Przypomnił słowa papieża Jana Pawła II – „kolejarze nie dajcie się podzielić”, jak i też hasło z naszych sztandarów – „niech nas łączy honor i więź zawodowa”. Tak aby w dobie ciągle kurczącej się liczby pracowników kolei, wszyscy poczuli się wszyscy kolejarzami, a nie pracownikami poszczególnych spółek.



W dalszej części spotkania omawiane były sprawy bieżące i sytuacja w Lubelskim Zakładzie Przewozów Regionalnych. Liczną grupę przybyłych stanowili rewidenci PR Lublin wraz ze swoim przewodniczącym. Prezydent ZZM odniósł się również do ich problemów w naszym zakładzie.

Na zakończenie spotkania, na wniosek Rady Maszynistów Koła Łuków ZZM w PR Lublin, prezydent Miętek uhonorował listami gratulacyjnymi za zaangażowanie się w organizację i promocję struktur ZZM w nowo powstałej sekcji kolegów: maszynistę Stanisława Radomskiego oraz pracownika zespołu drużyn pociągowych Andrzeja Burego.

Zgodnie z zaproszeniem na spotkanie przybyli członkowie ZZM z Cargo, Kolei Mazowieckich, PR Lublin oraz sympatycy związku ZZM. Obecni byli m.in.: naczelnicy działu drużyn pociągowych PR Lublin, drużyn pociągowych sekcji Łuków oraz sekcji utrzymania taboru w Łukowie. Sympatykiem ZZM poczuł się też przewodniczący Solidarności w PR Lublin, któremu dziękujemy za udział w spotkaniu.

M.Kielar

Fot. Marek Kowalczyk



II miejsce:
drużyna kolejarzy IC



III miejsce:
drużyna kolejarzy PR

Pośpiech złym doradcą

PKP Intercity S.A. zwróciło się 29 października do ZZM o opinię w sprawie propozycji zmian do Kart Charakterystyki Stanowisk Pracy pracowników drużyn trakcyjnych oraz konduktorskich. Zastanawiające, że w opracowaniu brak wielu stanowisk pracy bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów, jak np. dyżurny ruchu, manewrowy czy rewident.

W propozycji tej zakres obowiązków dyspozytorów, pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich ulega zwiększeniu o „kontrolę stanu psychofizycznego przed rozpoczęciem służby (w tym kontrolę stanu trzeźwości przy pomocy alkometru)”. Nie wiadomo dlaczego zmiany miałyby obowiązywać tylko wybrane grupy zawodowe. Pozwolę sobie na przytoczenie treści proponowanych zapisów w karcie charakterystyki odnoszących się do kierownika pociągu: „zgłaszanie dyspozytorowi nieprawidłowego stanu psychofizycznego maszynisty przed rozpoczęciem służby oraz w jej trakcie”, oraz maszynisty:

a) „zgłaszanie dyspozytorowi nieprawidłowego stanu psychofizycznego kierownika pociągu przed rozpoczęciem służby oraz w jej trakcie”,

b) „zgłaszanie dyspozytorowi nieprawidłowego stanu psychofizycznego maszynisty”.

Co ciekawe, autorzy nawet nie zająknęli się o stanowisku pomocnika maszynisty. Wskutek pośpiechu brakło im pewnie także czasu by zapoznać się z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazów stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U. nr 212 poz. 2152 z późn. zm.) Z załącznika 9 par.1 i par.2 ust.3 Rozporządzenia dowiedzieliby się, że oceny stanu psychicznego i fizycznego przed przystąpieniem do pracy można dokonać tylko po przeprowadzeniu badań przez uprawnionego lekarza. To smutne, że autorzy pomysłodawcy nie dostrzegli różnicy między pojęciem: „badanie stanu trzeźwości” a „ocena

stanu psychofizycznego”. Nie zauważają przy tym faktu, że sposób przeprowadzania badań trzeźwości szczegółowo określono w ustawie o wychowaniu w trzeźwości.

Uważam, że dotychczasowa formuła w odniesieniu do pracowników drużyn trakcyjnych pozwala na przeprowadzenie badania trzeźwości z zachowaniem poszanowania. Złym przykładem realizacji proponowanego rozwiązania jest przeprowadzona 2 listopada kontrola trzeźwości na stacji Iława przez kontrolera PKP IC z Warszawy o numerze identyfikacyjnym 935 (przy pociągu nr 35703 relacji Zakopane – Gdynia). Moim zdaniem przeprowadzono ją w sposób niewłaściwy i z naruszeniem obowiązującego prawa. Sektor przewozów pasażerskich ZZM zwrócił się do prezesa PKP Intercity Krzysztofa Celińskiego o zajęcie stanowiska w tej sprawie.

A tak na marginesie, nie bardzo wiadomo jaki cel ma przesyłanie ZZM pisma do konsultacji skoro w poszczególnych zakładach, nie czekając na opinię organizacji związkowej, nakazano badanie trzeźwości maszynistów i to pod rygorem wyciągnięcia konsekwencji służbowych? Czy to właściwa forma dialogu z partnerem społecznym? Nie tak powinna wyglądać zaproponowana w piśmie współpraca, mająca na celu wypracowanie wspólnego stanowiska. Nie mówiąc już o tym, że dodaniu nowej czynności zwiększającej zakres obowiązków nie towarzyszy wydłużenie czasu objęcia pojazdu trakcyjnego.

Kolejnym przykładem działania z pozycji siły ze strony pracodawcy są przedkładane do uzgodnienia zakładowym organizacjom związkowym regulaminy pracy. Pracodawca wprowadza w nich zapisy niezgodne z postanowieniami Kodeksu pracy jak np. zobowią-



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

zanie pracowników drużyn trakcyjnych do zgłaszania nieobecności minimum na dwie godziny przed rozpoczęciem pracy. Kodeks pracy np. w przypadku żądania urlopu w trybie art.167² w sposób jednoznaczny stanowi: „pracownik zgłasza żądanie udzielenia urlopu najpóźniej w dniu rozpoczęcia urlopu”. Czyli może to zrobić tuż przed rozpoczęciem pracy. Natomiast w przypadku gdy pracownik w drodze do pracy uległ wypadkowi lub niespodziewanie zachorował ustawodawca przewidział termin dwudniowy na powiadomienie pracodawcy o przyczynie i czasie nieobecności. Również wprowadzony zapis nakazujący udzielania dnia wolnego po zakończonej „służbie” jest sprzeczny z prawem pracy (par.12 regulaminu Zakładu Centralnego). Dzień wolny powinien zostać udzielony po zakończonej dobie pracowniczej.

A przy okazji warto pamiętać, że wszelkie zapisy regulaminach pracy będące mniej korzystne lub niezgodne z postanowieniami Kodeksu pracy oraz Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych nie są ważne.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji Obrony
Praw Pracowniczych

P.S. Przed oddaniem numeru do druku otrzymaliśmy odpowiedź z PKP Intercity, którą w imieniu prezesa zarządu udzieliła dyrektor biura Grażyna Blicharz: „kontrola wykazała, że tryb i sposób kontroli był zgodny z Decyzją Nr 11/2009 Prezesa Zarządu PKP Intercity S.A. z dnia 20 listopada 2009 roku”. Ponieważ interwencja kontrolera miała miejsce 18 dni wcześniej, czyli 2 listopada br., kontrolerowi wypada pogratulować zdolności... przewidywania.



Pożegnanie

Andrzej Olszewski (1956-2009)

Starszy maszynista spalinowych i elektrycznych pojazdów trakcyjnych.

Urodził się 22.07.1956 r. w Iławie. Pracę rozpoczął 05.07.1974 r. w lokomotywni I klasy w Iławie jako rzemieślnik. W 1981 r. uzyskał prawo kierowania spalinowymi pojazdami trakcyjnymi, a 01.05.1988 r. zdał egzamin na maszynistę elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Od 01.01.1991 r. starszy maszynista pojazdów trakcji elektrycznych w Lokomotywni Pozaklasowej w Iławie.

Od 1989 r. członek ZZM, a od 1993 – członek Rady Maszynistów pełniący funkcję skarbnika. Całe swoje życie zawodowe związany z koleją. Jego ojciec i brat również byli maszynistami w Lokomotywni w Iławie.

19.11.2009 r. odszedł nagle na wieczną służbę. Osierocił żonę Urszulę oraz dwie córki Magdę i Annę, zięcia Jarosława oraz wnuczkę Julkę.

Pochowany w dniu 23.11.2009 r. na cmentarzu w Iławie.

Pozostanie na zawsze w naszej pamięci.

Maszyniści z Iławy



Podziękowanie

Rada Międzyzakładowego Warmińsko Mazurskiego Związku Zawodowego Maszynistów w Iławie składa podziękowanie wszystkim uczestnikom pogrzebu

Ś.P. Andrzeja Olszewskiego.

Szczególne podziękowania kierujemy pod adresem Pomorskiego Zakładu Spółki PKP Cargo w Gdyni. Dziękujemy Prezydentowi Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszkowi Miętкови, wszystkim pocztom sztandarowym oraz delegacjom Zakładów Pracy.

Niech łączy nas honor i więź zawodowa.

Kolegom

Jerzy Szklarek
Paweł Szklarek

wyrazy współczucia i żalu
z powodu śmierci

TATY

składają

Zarząd i koledzy z ZZM w Piotrkowie Tryb.
i ZZM w Kutnie

Napisz do nas

Zachecamy do nadsyłania komentarzy, opinii, listów pod adresem rkzzm@wp.pl bądź listownie

Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa.

Akcje krwiodawców

Kolejowy Klub Honorowych Dawców Krwi „Twoja Krew” w Łazach organizuje akcje oddawania krwi, które w 2010 roku odbędą się w terminach: 2 lutego, 13 kwietnia, 7 września i 16 listopada.

Oddawanie krwi odbędzie się w Zespole Szkół im. prof. Romana Gostkowskiego w Łazach przy ul. Fabrycznej 1a, w godz. od 9:00 do 12:00. Zapraszamy członków klubu oraz wszystkich chętnych.

Jeżeli: masz 18-65 lat, dowód osobisty, wiesz że jesteś zdrowy(a), nie jest Ci obojętny los wielu chorych – koniecznie wstąp do nas. Pamiętaj, zjedz lekki posiłek.

Mariusz Dudek

Pod semaforem

Minister infrastruktury Cezary Grabarczyk – za zapowiedź prokolejowej polityki resortu i wdrażanie w życie hasła

„Kolej na kolej”, wypowiedziane podczas gali w Sali Kongresowej.

Kierownictwo spółek PKP Intercity i Przewozy Regionalne za brak skomunikowań między pociągami obu spółek w nowym rozkładzie jazdy, co skutecznie odstrasza pasażerów od kolei.



Na fotelu u psychoanalitka:

- Spał pan w nocy?
- Tak.
- Śniło się panu coś?
- Możliwe...
- To może widział pan we śnie rybę?
- Rybę, nie...
- To co się panu śniło?
- Szedłem po ulicy...
- A był tam może wykop z kałużą?
- Możliwe.
- To w tej wodzie mogła być ryba?
- Nie, no ryba nie...
- A czy na tej ulicy była restauracja?
- Bardzo prawdopodobne, że tam była...
- Podawali w niej rybę?
- Bardzo możliwe...
- Hm... Ryba we śnie... Ciekawe, co to może oznaczać?

Hrabina była niezadowolona z tego, jak sprząta jej pokojówka. Znalazłszy warstwę kurzu na stole w pokoju jadalnym, zaczyna jej złorzeczyć. Pokojówka na to:

- Jestem lepszą kucharką niż pani. Sprzątam dom lepiej niż pani.
- Co?! Kto tak powiedział?
- Pan hrabia. I jestem lepsza w łóżku niż pani.
- Hrabina uśmiechnęła się szyderczo i powiedziała:
- Co, i mój mąż ci tak powiedział?
- Nie, to akurat ogrodnik!

Święty Mikołaj pyta dzieci w szkole:

- Co chcecie dostać ode mnie na święta?
- Ja chcę lalkę Barbie - powiedziała Małgosia.
- A ja chcę piłkę - powiedział Krzysztof.
- A ty Jasiu - pyta Mikołaj. - Co chcesz?
- Chcę do toalety.

fraszki Jerzego Szuleca

Bufon

Ma powód do dumy
Zjadł wszystkie rozumy.

Uroziwa

- Czy ja jestem brzydka?
- Kochanie, no co ty – Jesteś jak seksbomba... domowej roboty.

Stażysta

Człowiek młody który marzy
Że mu angaż dadzą starzy.

Zdrada

Za plecami męża...
Żmija też ma węża.

Solidarność

Choć start solidarny
Finał bywa marny.

Dwie starszki oglądają telewizję.

Nagle jedna z nich mówi:

- O! Benedykt XVI.

Na to druga:

- A Małysz który?

Jasiu pyta taty:

- Tato, kto to jest alkoholik?

Tata odpowiada:

- Widzisz synu te cztery brzozy?

- No, widzę.

- A alkoholik widzi zamiast czterech-osiem.

- Tato, ale tam są tylko dwie.

Kącik filatelistyczny

Ten walor mógłby być doskonałym prezentem pod choinkę dla każdego „kolejowego” filatelisty.

Na kopercie ze Stanów Zjednoczonych widzimy znaczek z parowozem amerykańskim Mc Queen's Jupiter. Przesyłka listowa była nadana 28 lipca 1994 r., a wyróżnia ją element umieszczony z lewej strony koperty. W kwadratowej ramce widzimy powtórzenie tego samego znaczka – tym razem na cienkiej złotej blaszce, która umieszczona jest na czerwonym suknie. Taka koperta ze złotym znaczkiem byłaby ozdobą niejednego eksponatu filatelistycznego o tematyce kolejowej.

(amur)



ŚCIŚLE TANIE



Sensacyjna oferta

- od **0,18 zł/min**+VAT, do wszystkich, przez całą umowę
- w najniższej taryfie tylko **0,24 zł/min**+VAT
- **Nokia E52** ze ściśle trwałą baterią

Plus dla Firm. Razem lepiej

Przyjdź do punktu Plusa lub zadzwoń: **0 605 801 801, 0 605 801 603** (opłata zgodnie z cennikiem operatora), lub sprawdź na www.plus.pl
Stawka 0,24 zł/min + VAT nie dotyczy Play. Szczegóły w Regulaminie Promocji.
Oferta również dla Klientów, którym kończy się kontrakt.

Plus  **dla Firm**